

ARCOP, lopputiedote marraskuu 2005



ARCOP-hanke päätymässä – arktiset öljykuljetukset kasvussa

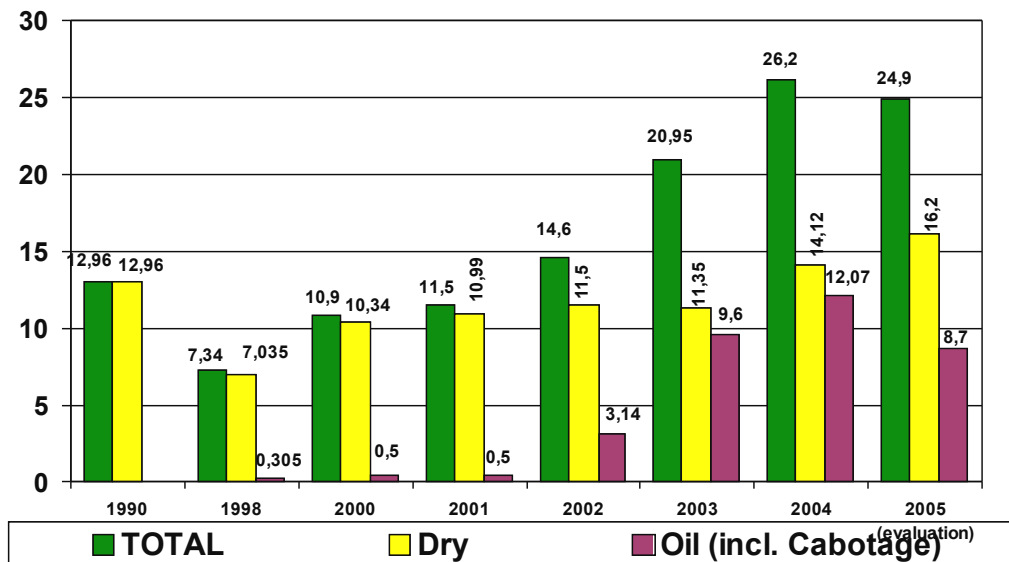
Pohjoisen meritien öljy- ja kaasukuljetusten taloudellisuuden ja ympäristöturvallisuuden kehittämistä käsittelevän ARCOP-hankkeen ajoitus on ollut erinomainen, sillä Venäjän öljyntuotanto on kuluneen kolmen vuoden aikana kasvanut nopeasti. Kasvu on lisännyt vientipaineita paitsi Itämerellä myös Pohjoisen meritien länsiosissa.

ARCOP-hankkeen päätösseminaarissa 16.-17. marraskuuta Helsingissä esiteltiin ARCOPin keskeiset tulokset ja kuultiin teollisuuden sekä Venäjän viranomaisten esityksiä tulevaisuuden suunnitelmista. Kuluneen kolmen projektivuoden aikana Kauppa- ja teollisuusministeriön järjestämät 9 asiantuntijatapaamista kokosivat yli 400 teollisuuden, viranomaisten ja tiedemaailman edustajaa 92 organisaatiosta käsittelemään arktisten kuljetusten haasteita.

Kuljetusten kasvuarvioita

Venäjän öljyteollisuuden ARCOP-seminaareissa esittämien kuljetussuunnitelmien mukaan Pohjoisen meritien öljyliikenne kasvaisi vuoteen 2015 mennessä noin 100 miljoonaan tonniin vuodessa. Venäjän Liikenneministeriön maltillisemman arvion mukaan reitin kokonaislastimäärä tänä aikana kohoaisi noin 40 miljoonaan tonniin. Kasvun taustalla on monia tekijöitä. Öljyn hinnan nousu ja tuotanto- ja kuljetusteknologioiden kehitys mahdollistavat öljyn taloudellisen tuotannon myös arktisilla alueilla.

Murmanskin alueen varakuvernööri Aleksander Selin kertoi Murmanskin sataman varautuvan kuljetusten kasvuun laajalla investointiohjelmalla. Ohjelman pohjana arvioidaan Murmanskin sataman kautta kulkevan rahdin määrän kasvavan vuoteen 2015 mennessä noin 60-70 miljoonaan tonniin. Kasvulaskelmissa muista Venäjän arktisista satamista ja rautateitse Pietarin suunnalta saapuvan välilastattavan öljyn määrä olisi noin 30 miljoonaa tonnia. Murmanskin välilastaustoiminnan kehitykseen tulevat vaikuttamaan erityisesti Nenetsiassa sijaitsevan Varandein öljyterminaalin kapasiteetin laajennus sekä Pirazlomnojen offshore-öljykentän tuotannon aloitus.



Kuva: Murmanskin alueen satamien tavaraliikenne (yhteensä, kuivarahti ja öljy) 1990-2005, milj. t.

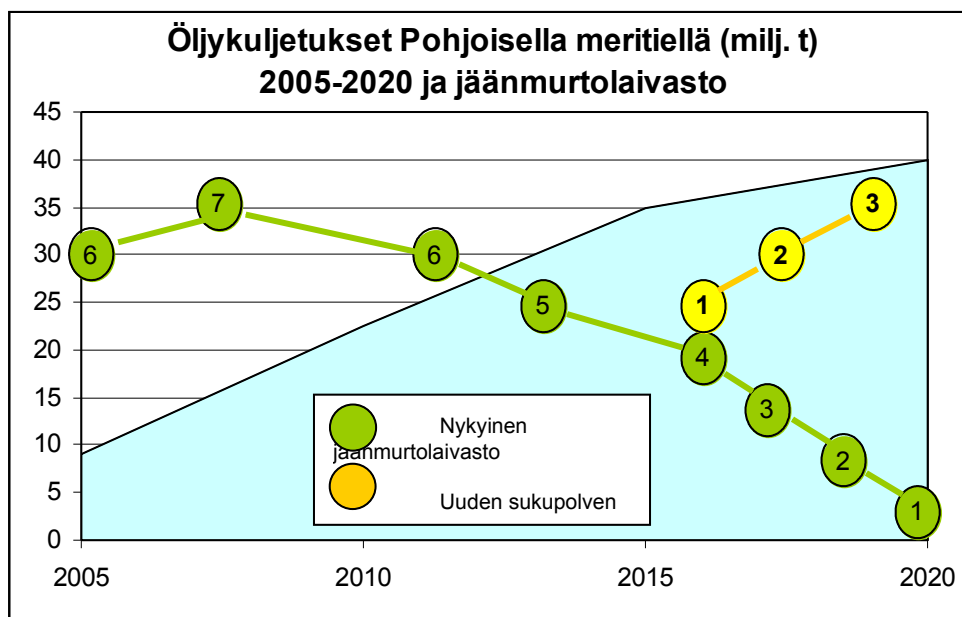
Nenetsian piirikunnan luonnonvarakomitean varapuheenjohtaja Vladimir Shibeko puolestaan kertoi piirikunnan alueen öljytuotantotoiminnan kasvuodotuksista. Öljy-yhtiöiden arvioiden mukaan tuotanto kasvaa vuoteen 2008 mennessä noin 19 miljoonaan tonniin nykyisestä 11,6 miljoonasta tonnista. Monet Venäjän Euroopan puoleisen osan lupaavimmista öljy- ja kaasuesiintymistä sijaitsevat juuri Nenetsian piirikunnan kehittymättömillä syrjäalueilla, missä infrastruktuurin ja huoltoverkostojen kehittäminen on varsin haastava tehtävä jo luonnonolojenkin takia. Nenetsiassa arvioidaan kehittyvän öljyteollisuuden monipuolistavan elinkeinorakennetta ja tuovan uusia työllistymismahdollisuuksia alueen asukkaille. Öljyteollisuuden tulolla tuetaan myös kannattamatonta porotaloutta. Toisaalta pelätään kasvavan teollisuuden ympäristöhaittoja.

Kuljetusten taloudellisuus kehittynyt teknologiauudistusten myötä

ARCOPin teknistaloudellisissa selvityksissä öljyn merikuljetus todettiin putkikuljetuksiin verrattuna kilpailukykyiseksi vaihtoehdoksi. Merikuljetusten joustavuus muuttuvissa markkinatilanteissa todettiin merkittäväksi eduksi. Venäjän kansallisen öljyputkiverkoston rajoitukset ja kapasiteetin kasvun hitaus ovat motivoineet monet öljynviejät, mm. Rosneftin ja LUKoilin, investoimaan Transneftin putkiverkostosta riippumattomiin öljynvientireitteihin.

Kustannusanalyysin tulokset korostivat laivaston ja kuljetusjärjestelmän huolellisen optimoinnin merkitystä. Kuljetusjärjestelmän optimoinnilla havaittiin saavutettavan jopa noin 50% kustannussäästö. Alustyypeistä taloudellisimmaksi vaihtoehdoksi todettiin jäätämurtava, itsenäisesti jäissä kulkeva double acting –alustyyppi, jonka riippumattomuus jäänmurtoavun saatavuudesta alentaa kuljetuskustannuksia ja parantaa kuljetustoiminnan joustavuutta. Todettiin myös, että alusteknologioiden kehityksen myötä öljynviejien tulisi ottaa harkintaan myös suorat kuljetukset arktisista satamista suoraan Eurooppaan ilman välilastausta Murmanskissa.

Venäjän Liikenneministeriön selvityksessä todettiin, että ydinjäänmurtajien modernisointiohjelmasta ja uusien alusten rakentamisprojektien kiirehtimisestä huolimatta Pohjoisen meritien jäänmurtoavun saatavuus heikkenee tulevina vuosina. Arvioitu uudisrakennustarve lähivuosien kuljetusmääriä silmälläpitäen on 3-6 ydinkäyttöistä jäänmurtajaa ja 7-9 suuritehoisia dieselsähköistä jäänmurtajaa. Vaikka uusien murtajien rakentaminen aloitettaisiin välittömästi, tilanne tulee silti olemaan heikko vuosina 2013-2015, jolloin osa nykyisistä jäänmurtajista on poistettu toiminnasta eivätkä korvaavat alukset ole vielä valmistuneet. ARCOPin asiantuntijat totesivat, että jäänmurtajalaivaston uudistushankkeissa tulisi entistä tarkemmin selvittää, miten jäänmurtajien taloudellisuutta voitaisiin kehittää. ARCOPin tutkijat ja teollisuuden edustajat korostivat myös, että nykyinen kuljetusmääriin ja lastin laatuun perustuva jäänmurtomaksujärjestelmä on kuljetuksia suunnittelevien mielestä arvaamattomuudessaan ongelmallinen.



Kuva: Öljynkuljetuksen Pohjoisella meritiellä vuoteen 2020 asti, nykyisin toiminnassa olevan jäänmurtolaivaston käytöstäpoisto-ohjelma sekä uudisrakennusohjelma

Ympäristöturvallisuuteen lisää investointeja

Kuljetusten ympäristöturvallisuus kehittyi öljy-yhtiöiden ja varustamojen alusinvestointien myötä. Myös rakenteilla olevat modernit terminaalit ovat pitkä, ympäristön kannalta positiivinen harppaus eteenpäin. Tekniikan kehittymisestä huolimatta laitteiden ja alusten ohjaimissa ovat edelleen ihmiset.

Merialan koulutuskeskusten edustajat korostivat öljynkuljetusalusten miehistöjen osaamistason ja ympäristöturvallisuuden yhteyttä. Kuljetustarpeiden lisääntyessä vaarana on, että pohjoisen kuljetustehtäviin päätyy miehistöjä, joilla on hyvin vähän tai ei ollenkaan kokemusta jääolosuhteissa toimimisesta. Tilannetta hankaloittaa myös miehistön koulutustasoa koskevien kansainvälisten suositusten puuttuminen.

Ympäristönsuojelun saralla ARCOP-hanke paljasti runsaasti jatkotutkimustarpeita. ARCOPin ympäristöasiantuntijoiden mukaan arktisissa oloissa tapahtuvan öljyntorjunnan tekniikoita ja erityisesti jääpeitteen vaikutuksia öljyn leviämiseen tulisi selvittää tarkemmin.

Kuljetettavien öljyjen ominaisuuksista tarvitaan ajantasaista tietoa, sillä alueen öljyjen ominaisuudet poikkeavat toisistaan. Tällä on olennainen merkitys öljyntorjuntatoiminnassa. Tietokantapohjaista tiedonkeruuta kaivattaisiin myös ympäristön tilaa kuvaavien muuttujien seuraamiseksi. Kansainvälisten öljy-yhtiöiden edustajat vakuuttivat, että ympäristöturvallisten toimintatapojen kehittäminen on öljyntuotantotoiminnan arkipäivää ja valmiudet lisäinvestointeihin ympäristön tilan turvaamiseksi ovat olemassa.

ARCOPin jälkeen

ARCOPin tuloksia hyödynnetään mm. Arktisen Neuvoston Arctic Marine Shipping Assessment (AMSA) –työssä, jossa selvitetään arktisten merikuljetusten nykytilaa ja kehitystä vuosille 2020-2050. Selvityksessä tarkastellaan myös ilmastonmuutoksen vaikutuksia liikenteeseen ja liikenteen kehityksen vaikutuksia arktiseen ympäristöön. Selvitystyön johtomaina toimivat Kanada, USA ja Suomi. Työ valmistuu vuonna 2008.

ARCOPin asiantuntijaseminaarien esitelmät ja projektiraportit ovat saatavilla ARCOPin internetsivuilla www.arcop.fi.